

AUTO MOBIL

NR 9 SEPTEMBER 1999 PRIS 49:- (inkl moms.) FINLAND 39:- Fim. DANMARK 50:- Dkk. NORGE 50:- Nok.



22 SIDOR BMW-SPECIAL

VI HAR TESTAT FAVORITERNA: M1 • M3 • M5 • 323 CI
• 507 V8 • 1602 CABRIO • 320 TOURING • X5 4X4

AUDI TT ÄNTLIGEN
PROVKÖRD
ROADSTER

ETT REJÄLT LYFT

SAAB 9-5
2.3T AERO

Rosensberg

CLASSIC CARS

TIDSAM 0891-09

7 388089 104905 09



M SOM I MUSKLER

AV BOSSE ANDERSSON

BMW:s M-bilar har blivit den kompassriktning alla andra biltillverkare följer när en vanlig sedan ska förvandlas till sportbil. Ytterst få har dock lyckats få till något som kunnat konkurrera med bilarna från Bayern – förutom Opel förstås.

I början på 1990-talet tillverkades nämligen en serie Lotuspreparerade Opel Omega på 377 hästar som accelererade på 5,4 sekunder till 100 och toppade 283 km/h. Omegan var även överlägsen när det gällde vägegenskaper och bromsar. Men den här artikeln skulle ju handla om M3 och då vet jag ingen annan bil som kombinerar bruks- och sportbilsegenskaper på samma kompakta och formidabla sätt.



Första gången BMW M3 dök upp var 1986 och då handlade det främst om en homologiseringsbil för grupp A. När bilen presenterades blev uppståndelsen dock så stor att en större serie planerades. BMW räknade med att sälja 5000 exemplar men redan efter tre år hade produktionen överstigit 12 000 bilar. Den första M3-generationen tillverkades fram till 1991 och hade nästan vulgärt breddade skärmar, samt var överhuvudtaget ganska så uppseendeväckande. Det gällde även grejerna under motorhuven. Motorblocket var den gamla beprövade fyran med rötter från

1960-talets BMW 1500- och 2002-modeller. Med hjälp av en fyrventilstopp och cylindervolymen på 2,3 liter kramade den gamla gjutjärnsklumpen ur sig 195 hästar. Ett stort hopp jämfört med den vanliga 323:ans 139 pällar.

Även chassit var kraftigt förändrat med lägre markfrigång, direktare styrning, modifierad framvagn, större bromsar med ABS och fläskigare däck. Det fanns även ett variabelt chassikit som tillval för den som själv ville finjustera bilens uppförande. Så gott som alla M3 byggdes också med hela utrustningslistan förkryssad. Det vill säga elektriskt

PRISER

Skicket och bilens dokumenterade historia är det viktigaste när priset ska bedömas eftersom mätarställningens miltal inte alltid är att lita på. Priserna nedan gäller fullutrustade bilar. Det är nästan alla M3 - men skulle du hitta ett exemplar med mindre lull-hull än vanligt så ska du alltså pruta.

Årsmodell	Kategori 1	Kategori 2
1987-90	110 000 kr	70 000 kr
1991	120 000 kr	100 000 kr
1993	180 000 kr	150 000 kr
1994	190 000 kr	160 000 kr
1995	200 000 kr	180 000 kr
1996	250 000 kr	
1997	280 000 kr	
1998	340 000 kr	

1 = Felfri bil med normalt miltal i förhållande till åren. Komplet och helt original. Evolution- och GT-modellerna eller bilar med extremt få mil är dyrare.

2 = Brukskick. Bilen har gått långt i förhållande till åren men kan användas utan större reparationer och är bara behäftad med smärre skönhetsfel.

ställbar ratt, elektrisk sollucka, central-lås, elstolar och liknande handikappanpassning. Även cabrioletversionen byggdes för folk utan muskler med en sufflett som manövrerades elektro/hydrauliskt.

EN MASSA HÄSTKRAFTER

Utvecklingen gick hela tiden framåt, 1990 höjdes effekten till 215 hästar vilket också innebar att det bara tog 6,7 sekunder till 100 knyck. Den som ändå inte var nöjd kunde ju alltid försöka komma över en M3 Sport Evolution III. Modellen byggdes bara under 1990 och



Vilken annan firsitsig bil toppar 250 km/h, accelererar till 100 på 5,5 sekunder, går att köra på 0,87 lit/mil vid blandad körning och är dessutom snygg?

ÅR FÖR ÅR

1987 Första M3-årsmodellen. Karossen heter E30. Evolutionmodellen saknar katalysator och byggs i 505 ex.

1988 Evolutionmodellen heter nu Evolution II, saknar fortfarande katalysator och byggs i 501 ex. Cabrioletversionen av M3 introduceras.

1990 Sista året för M3 i sedan utförandet med E30-karossen. M3-motorn får effekten höjd till 215 hästar.

1991 Sista året för M3 med E30 cabrioletkaross.

1992 Inga M3 byggs

1993 Första M3-årsmodellen med E36-kaross.

1994 En cabrioletversion av nya M3 introduceras.

1995 Vägegenskaper och bromsar förbättras.

1996 Växellådan får sex lägen framåt och motoreffekten höjs till 321 hästar samtidigt som avgaserna blir renare och bränsleförbrukningen lägre.

1997 Sekventiell växellåda införs som tillval.

1999 Fyradörrarsmodellen går inte längre att köpa i Sverige.



Den första M3-generationen bar en nästan vulgärt breddad version av E30-karossen.



E36-karossen kom 1991 men det dröjde till 1993 innan någon M3 kunde köpas med den kostymen.



Både E30 och E36-karosserna har byggts som cabriolet med M3-mekanik.

endast i 600 exemplar. Förutom de kosmetiska modifieringarna var denna kärra också utrustad med en vass 2,5-litersmotor på 238 hk.

Året därpå fick 3-serien en helt ny kaross men det skulle dröja till 1993 innan någon M-bil kunde köpas med den nya kostymen som då kom från 3-serie coupén. Skillnaderna gentemot föregångarna handlade dock inte bara om kostymen utan var mycket genomgripande. Först och främst satt det en rak sexa på 3 liter med variabla kamaxlar (VANOS) och 286 hästar under huven. För det andra var stolarna superba, både när det

gällde inställningsmöjligheter och förmågan att hålla fast kroppen i kurvorna. För det tredje hade även chassit optimerats med ännu fetare lågprofiläck, hårdare fjädrar och stötdämpare samt en del förstärkningar.

Utvecklingen fortsatte och 1995 optimerades chassit ännu ett snäpp med direktare styrning, effektivare bromsar, hårdare fjädrar och bredare fälgar - 7,5 tum fram samt 8,5 tum bak. Året därpå var det motorns tur. Ett nytt datorsystem styrde tändning och insprutning separat för varje cylinder. Tillsammans med 3,2 liters cylindervolym, högre kompres-



FÄLLOR & FEL

Det gäller att vara mycket försiktig när en begagnad M3 ska införskaffas. Eller som en bilhandlare uttryckte saken: "Det finns gott om M3-buskar."

Motorernas vanligaste fel beror på misskött olje- och filterbyten samt slitna kamkedjor. Har servicejobben inte skötts som de ska kan du räkna med MYCKET dyra motorreparationer. Bilens dokumenterade historia är alltså mycket viktig.

Kraftöverföringens akilleshäla är synkroniseringen på tvåan och trean. Annars är detta bilarnas mest bekymmersfria mekanik.

Hjulupphängningarna kräver ofta nya leder på en gammal M3 om den förre ägaren har varit en körglad typ. Men detta innebär inga större kostnader - åtminstone inte jämfört med en motorreovering.

Karossen rostar främst på de äldre (E30) bilarna och mest i tröskelhöjd. Titta också runt skyltbelysningen.

LITTERATUR

Det finns massvis av böcker om BMW där även M3-modellen avhandlas. Men söker du specialböcker, enbart om M3 så blir urvalet lite mer begränsat. De här titlarna hittade vi i hyllorna hos motorbokhandeln AB Lafri i Karlskrona (0455-18930 eller www.lafri.se).

BMW 3- & 5-serie repair manual 1989-93

Chiltons verkstadshandbok. Pris 295 kr

BMW repair manual 1970-88

Chiltons amerikanska verkstadshandbok för i stort sett alla BMW:s modeller, inklusive M3. Pris 295 kr

BMW M-series - the complete story

Historik som behandlar alla M-bilarna, även tävlingsversionerna. Pris 285 kr

BMW M-serie - A collectors guide.

Historik, köptips och så vidare om M1, M3, M5 och M635. Pris 228 kr

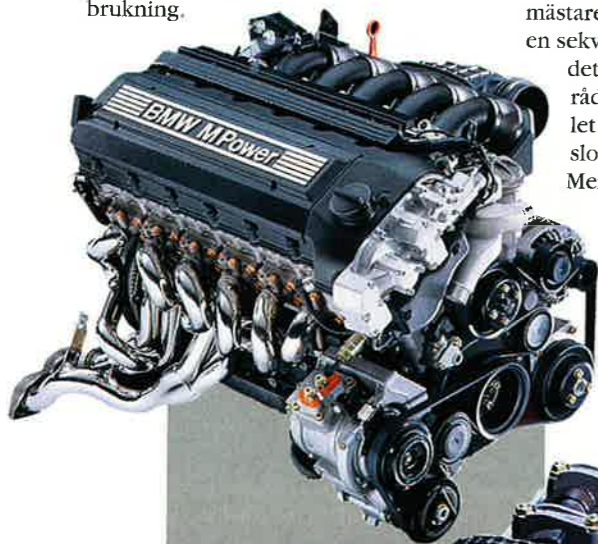
BMW M-serie Gold Portfolio 1976-97

Samlade tester och artiklar från diverse, samtida motortidningar, 172 sidor. Pris 198 kr

BMW M-series and performance specials

Historik och modellutveckling, 128 sidor. Pris 235 kr

sion, modifierade förbränningsrum och effektivare avgassystem med dubbla karalysatorer höjde detta effekten till 321 hk samtidigt som segdraget blev ännu bättre. Lägg därtill den sexväxlade lådan och de ytterligare finjusteringarna av vägegenskaper och bromsar så förstår du nog att detta är en formidabel körmaskin som inte kan förklaras i ord - den måste upplevas. En liten indikation på det tekniska raffinemanget är dock kombinationen av prestanda och bränsleförbrukning.



Vilken annan fyrsitsig bil toppar 250 km/h, accelererar till 100 på 5,5 sekunder och går att köra på 0,87 lit/mil vid blandad körning. Bränsleförbrukningen blir naturligtvis betydligt högre när bilens hela potens utnyttjas - men siffrorna är ändå imponerande. I början på detta århundrade utvecklade General Motors den ädla konsten att varje år komma med något nytt som fick bilägarna att vilja byta bort sin ett år gamla bil. På 1990-talet har även BMW blivit en mästare i detta och 1997 var det dags för en sekventiell växellåda. Sedan dess har det inte hänt så mycket på M3-området. BMW:s energi satsades istället på den 400 hästars M5:a som slog knockout på hela bilvärden. Men år 2000 lär det visst komma något nytt och lika imponerande med namnet M3.

Den V8:a som driver BMW M5 har slagit knockout på hela bilvärden - år 2000 lär det komma något lika imponerande med namnet M3.

Samtidigt med E36-karossen fick M3 också variabla ventiltider (VANOS). Systemet bestod av en mekanism som ändrade insugningskammens inställning gentemot kedjedrevet. Från och med 1996 års modell påverkas också avgaskammen på samma sätt. Alltihop styrs av en dator som i sin tur reglerar ett hydraulsystem som matas av motorns oljepump men bygger upp ett eget tryck på 100 bar!



Per Stacke : - Det är lätt att bli lurad när man köper begagnad M3. Jag fann min pärla hos en auktoriserad BMW handlare i Tyskland. Idag, med 4700 mil i ryggen känns bilen fortfarande som ny.

KLUBBEN

BMW Club Schwedens 1 400 medlemmar tillhör Sveriges körgladaste chaufförer. Därför har man också underorganisationen BMW Sport Club (www.bmwsc.com) som sköter tävlingsverksamheten.

För mer information, kontakta:
BMW Club Schweden
Fjärde Tvärgatan 60, 802 82 Gävle
tel/fax: 026-64 91 70
e-post: bmwsc@algonet.se
Hemsida: www.bmwsc.com

RESERVDELAR

Nedanstående priser är inklusive moms och gäller en M3-coupe från 1990. Uppgifterna är lämnade av vår lokala BMW-handlare.

1 st främre stötdämpare: 1 805 kr
Vä. framskärm: 2 500 kr
1 st bakre bromsskiva: 607 kr
1 st kamaxel: 5 469 kr
Vattenpump: 1 425 kr
Vä. dörr: 3 524 kr

BMW:s Terminologi

BMW:s modellbeteckningar har nästan alltid baserats på siffror. Oftast enligt ett mycket logiskt system, även om det finns undantag. Om vi tar "316" som exempel så betyder det att karossen tillhör 3-serien och att cylindervolymen är 1600cc.

Efterom 3-serien finns med olika karrossgenerationer så har BMW även en intern kod för varje kaross. Sålunda heter den äldsta 3-seriekarossen E21. Den byggdes 1975-83 och fanns aldrig i M-utförandet men var ändå inte så pjåkig för sin tid. Ämnlustone från och med 1978, då 323:an presenterades. På den tiden var 0-100 på nio sekunder och 200 km/h sensationella siffror i den här klassen.

Nästa 3-serie kaross döptes till E30 och byggdes 1983-92. Utseendet hade moderniserats men den var ändå mycket lik föregångaren. Nu fanns bilen även med fyra dörrar och blev också lite lättare att hantera på vintervägarna, men var fortfarande ganska sladdglad och lätt i bakvagnen.

Modellen byggdes parallellt med sin efterföljare i ett år och försvann 1992. Men kombimodellen, eller Touring, som det heter på BMW-språk, tillverkades med E30-karossen fram till 1993. Det var också E30-karossen som den första M3-modellen såg dagens ljus. Året var 1986 och de 195 hästarna behövde bara sju sekunder på sig till 100 samt toppade lätt 240 km/h.

Från och med 1991 kom E36-karossen och BMW:s minsta blev mer lik de stora syskonen i 5-serien. Det gällde både utseendet och bakhjulsupphängningen som äntligen gjorde 3-serien till en vettig vinterbil. Den rumphuggna Compact-versionen fick överta föregångarnas enklare bakvagn eftersom den tog mindre plats. Förutom bakåtsikten är E36:an annars en betydligt bättre bil än föregångarna, gedignare, bekvämare och helt enkelt mer soflstl-

kerad. Detta gäller även M3-modellen som iklädde sig E36-kostymen 1993. Tack vare en sexa på tre liter och 286 hästar gör detta lilla monster 0-100 på sex sekunder. Toppfarten är okänd eftersom den begränsas elektroniskt vid 250 km/h.

För att inte blanda ihop de olika motorerna så har även de fått koder som består av två siffror med ett "M" framför, exempelvis M50 och M51. En etta på slutet betyder dieselmotor medan en nolla står för bensin. Detta gäller dock inte sportmotorerna. Dessa har "S" framför ett nummer som kan sluta på vilka siffror som helst.

För att precisera modellbeteckningarna som syns på bagageluckan så använder BMW också ord och bokstäver efter siffrorna enligt följande mönster:

X = Fyrhjulsdrift
C = Cabriolet eller Coupé
E = Eta, en modell med mycket låg bränsleförbrukning
I = Insprutning
IS = Insprutning
S = 16v (sportversion)
M = Motorsport
CS = Coupé Sport
CSi = Coupé Sport Insprutning
CSL = Coupé Sport Leichtbau, dvs lättmetall i luckor och dörrar
ti = Turismo international
tii = Turismo international Insprutning
LS = Luxus
IA = Insprutning & automatlåda
SA = Sonderausstattung dvs fabriksmonterad extrautrustning
d = Diesel
td = Turbodiesel
L = Lang, dvs lång hjulbas
touring = Kombi
Bavaria = Engelskt uttryck stora vid hård kurvtagning. Därför kändes bilarna aldrig riktigt roliga att pressa runt en bana eller på slingrande asfaltsvägar. Vid Autobahnkörning var vägegenskaperna däremot mycket säkra.

HAR DU MISSAT NÅGON GUIDE?

Saknar du någon tidigare Guide kan du efterbeställa den. Gör så här: Sätt in 60 kr/tidning, eller 70 kr/tidning om du bor utanför Sverige, på pg 268244 - 1. Märk talongen: Automobil Förlaget AB.

Glöm inte att skriva ditt namn och din adress med tydlig text, likaså vilken Guide det gäller. Är tidningen slutsåld får du en kopia av Guiden.

1-95 BMW 02-serien
2-95 Volvo P1800
3-05 Jaguar XJ6 1968-87
4-05 Citroën DS 1955-75
5-05 Hundkojan 1959-95
6-95 MB Pagoda (SL)
7-95 Volvo PV 1968-71
8/9-95 Alfa Bertone-Coupé
10-95 MGB
11-95 Ford Mustang
1-96 BMW 2500-3,3 68-77
2-96 Jaguar MkII, S-type & 420
3-96 Range Rover
4-96 Corvette 1968-82
5-96 Porsche 356
6-96 Alfa GTV 1974-87
1-97 Audi Ur-Quattro
2-97 Lotus Esprit
3-97 Fiat X1/9
4-97 De Tomaso Pantera
5-97 Triumph TR 5-6
6-97 Morgan +8

7-97 Porsche 911
8-97 SAAB Sonett
1-98 Alfa Spider
2-98 Austin Healey 100 & 3000
3-98 Datsun 240-280 Z
4-98 Jaguar E-type 6 & 12 cyl
5-98 Porsche 924-944
6/7-98 Corvette 84-
8-98 Fiat 124 Spyder & Coupé
9-98 Mazda Miata MX5
10-98 Citroën SM
11-98 DeLorean
12-98 Pontiac Fiero
1-99 Rolls Royce & Bentley
2-99 Honda Prelude
3-99 Ford Cortina GT & Lotus
4-99 MG Midget & A-H Sprit
5-99 Opel Calibra
6-99 TVR Griffith, Chimaera & Cerbera
7-99 MGA
8-99 Mercedes-Benz SL & SLC 1971-89

FAKTA



BMW M3

Kaross: E30 E36
Årsmodeller: 87-91, (93 och framåt)

MOTOR

Typ: Rak 4:a, (Rak 6:a)
Volym, cc: 2302-2467, (2990-3201)
Kamaxlar: 2, (2)
Vent/cyl: 4, (4)
Hk: 195 - 238, (286 - 321)

VÄXELLÅDA

Transmission: Bakhjulsdrift
5-växlad, (5- alt. 6-växlad)

CHASSI

Självbärande kaross
Framvagn: Fjäderben
Bakvagn: Bakåtriktade bärramar, (Multilink)
Styrning: Kuggstång

BROMSAR

f/b: Skivor/skivor

MÅTT & VIKT

Längd: 4,36 m, (4,43 m)
Bredd: 1,67 m, (1,71 m)
Höjd: 1,36 m, (1,36 m)
Vikt: 1200 - 1411 kg, (1460 - 1580 kg)

PRESTANDA

0-100 km/h 6,4 - 7,1, (5,5 - 5,7)
Topp, km/h 225 - 250, (250)

